Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10846**
19. Wahlperiode 13.06.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Lisa Paus, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bestand, Testverfahren und Förderung von Plug-in-Hybridfahrzeugen

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, dass bis zum Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge zugelassen sind (www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/elektromobilitaet). Dazu zählen auch Plug-in-Hybridfahrzeuge und insbesondere Plug-in-Hybrid-Pkw.

Im Gegensatz zu rein batterieelektrischen Autos fahren Plug-in-Hybride jedoch nur teilweise elektrisch, da sie bei leerer Antriebsbatterie den konventionellen Verbrennungsmotor nutzen. Zwar wird den Fahrzeugen im Typgenehmigungsverfahren ein bestimmter CO_2-Ausstoß bescheinigt, doch oftmals liegt das reale Emissions- und Verbrauchsverhalten der Fahrzeuge deutlich darüber (vgl. www.theicct.org/publications/laboratory-road-2018-update). Auch die ermittelte elektrische Reichweite wird unter realen Fahrbedingungen oftmals nicht erreicht.

Insbesondere hängt das reale Emissions- und Verbrauchsverhalten maßgeblich davon ab, wie oft das Fahrzeug tatsächlich geladen wird bzw. wie oft der Verbrennungsmotor genutzt wird, weil die Antriebsbatterie leer ist. Der Verband der Automobilindustrie stellt fest, dass sich der Kraftstoffverbrauch bei Langstreckenfahrten „auf dem Niveau eines klassischen Verbrennungsmotors“ befindet (www.vda.de/de/themen/umwelt-und-klima/WLTP-realitaetsnaehere-Ergebnisse-beim-Kraftstoffverbrauch/WLTP-Wie-werden-Plug-in-Hybride-und-Elektroautos-gemessen.html). Grundsätzlich sind sogar höhere CO_2-Emissions- und Verbrauchswerte als bei einem herkömmlichen Auto mit Verbrennungsmotor möglich, da in Plug-in-Hybriden zwei Antriebe verbaut sind, die zu einem höheren Gewicht und folglich zu einem höheren Kraftstoffverbrauch führen können (www.t-online.de/auto/elektromobilitaet/id_76994590/Plug-in-hybrid-ist-er-das-perfekte-auto-.html).

Trotz dieser nach Ansicht der Fragesteller bedenklichen ökologischen Bilanz fördert die Bundesregierung solche Plug-in-Hybrid-Pkw, die im Testverfahren eine bestimmte elektrische Mindestreichweite oder einen bestimmten maximalen CO_2-Emissionswert besitzen, auf unterschiedliche Weise. Für solche Fahrzeuge können z. B. niedrigere Steuersätze für Dienstwagen, Kaufprämien und Bevorrechtigungen im Straßenverkehr in Anspruch genommen werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Plug-in-Hybrid-Pkw und wie viele Pkw insgesamt sind derzeit in Deutschland jeweils zugelassen (bitte jeweils nach Segmenten aufschlüsseln)?
2. Wie viele Plug-in-Hybrid-Pkw und wie viele Pkw insgesamt wurden in den vergangenen zehn Jahren in Deutschland jeweils neu zugelassen (bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?
3. Wie verteilen sich die in den vergangenen zehn Jahren neu zugelassenen Plug-in-Hybrid-Pkw sowie die in den vergangenen zehn Jahren insgesamt neu zugelassenen Pkw jeweils auf gewerbliche und private Halter (bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?
4. Wie verteilen sich die in den vergangenen zehn Jahren neu zugelassenen Plug-in-Hybrid-Pkw sowie die in den vergangenen zehn Jahren insgesamt neu zugelassenen Pkw jeweils auf die Antriebsarten des Verbrennungsmotors (bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?
5. Wie hoch war das durchschnittliche Gewicht aller neu zugelassenen Plug-in-Hybrid-Pkw in den letzten zehn Jahren jeweils, und wie hoch war das durchschnittliche Gewicht aller neu zugelassenen Pkw in den letzten zehn Jahren jeweils (bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?
6. Wie hoch waren die durchschnittlichen CO_2-Emissionen aller neu zugelassenen Plug-in-Hybrid-Pkw in den letzten zehn Jahren jeweils, und wie hoch waren die durchschnittlichen CO_2-Emissionen aller neu zugelassenen Pkw in den letzten zehn Jahren jeweils (bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?
7. Wie hoch war die durchschnittliche elektrische Reichweite aller neu zugelassenen Plug-in-Hybrid-Pkw in den letzten zehn Jahren jeweils (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
8. Welche durchschnittliche Größe hatten neu zugelassene Plug-in-Hybrid-Pkw in den letzten zehn Jahren jeweils, und welche durchschnittliche Größe hatten neu zugelassene Pkw insgesamt in den letzten zehn Jahren jeweils (bitte unter Angabe von Fahrzeuglänge und -breite nach Jahren aufschlüsseln)?
9. Bei welchen zehn Plug-in-Hybrid-Pkw-Modellen gab es seit September 2018 die meisten Neuzulassungen (bitte unter Angabe der kumulierten Anzahl der Neuzulassungen, des CO_2-Emissionswerts und der elektrischen Reichweite pro Modell auflisten)?
10. Welche zehn Plug-in-Hybrid-Pkw-Modelle mit mindestens einer Neuzulassung seit September 2018 haben die geringsten elektrischen Reichweiten (bitte unter Angabe der kumulierten Anzahl der Neuzulassungen seit September 2018, des CO_2-Emissionswerts und der elektrischen Reichweite pro Modell auflisten)?
11. Welche zehn Plug-in-Hybrid-Pkw-Modelle mit mindestens einer Neuzulassung seit September 2018 haben die höchsten CO_2-Emissionswerte (bitte unter Angabe der kumulierten Anzahl der Neuzulassungen seit September 2018, des CO_2-Emissionswerts und der elektrischen Reichweite pro Modell auflisten)?
12. Welche Plug-in-Hybrid-Pkw-Modelle, die in Deutschland zugelassen werden können und deren CO_2-Emissionswerte im NEFZ-Testverfahren bei maximal 50 Gramm pro Kilometer liegen, besitzen im WLTP-Testverfahren CO_2-Emissionswerte von mehr als 50 Gramm pro Kilometer (bitte unter Angabe der Antriebsart auflisten)?

13. Welche Plug-in-Hybrid-Pkw-Modelle, die in Deutschland zugelassen werden, können und deren elektrische Mindestreichweite im NEFZ-Testverfahren bei mindestens 40 Kilometern liegt, besitzen im WLTP-Testverfahren eine elektrische Mindestreichweite von weniger als 40 Kilometern (bitte unter Angabe der Antriebsart auflisten)?

14. Inwiefern geht die Bundesregierung davon aus, dass das mittlerweile verbindliche WLTP-Testverfahren zur Ermittlung der CO_2-Emissionswerte bzw. der Verbrauchswerte sowie der elektrischen Reichweite bei Plug-in-Hybrid-Pkw zu realistischeren Werten gegenüber der bisherigen Ermittlung mit dem NEFZ-Testverfahren (Neuer Europäischer Fahrzyklus) geführt hat?

15. Welche quantitativen Daten besitzt die Bundesregierung, mit denen sich beziffern lässt, inwiefern die CO_2-Emissionswerte bzw. die Verbrauchswerte sowie die elektrische Reichweite bei Plug-in-Hybrid-Pkw tatsächlich realistischer geworden sind, und welche Erkenntnisse hat sie dazu insbesondere im Rahmen der laufenden Felduntersuchungen des Kraftfahrt-Bundesamtes gewonnen (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 17 bis 19 auf Bundestagsdrucksache 18/13619)?

16. Wie hoch fällt bei Plug-in-Hybrid-Pkw nach Kenntnis der Bundesregierung der Unterschied zwischen den CO_2-Emissionswerten bzw. Verbrauchswerten, die mit dem NEFZ-Testverfahren ermittelt werden, und den CO_2-Emissionswerten bzw. Verbrauchswerten im Realbetrieb im Schnitt aus?

17. Wie hoch fällt bei Plug-in-Hybrid-Pkw nach Kenntnis der Bundesregierung der Unterschied zwischen den elektrischen Reichweiten, die mit dem NEFZ-Testverfahren ermittelt werden, und elektrischen Reichweiten im Realbetrieb im Schnitt aus?

18. Wie hoch fällt bei Plug-in-Hybrid-Pkw nach Kenntnis der Bundesregierung der Unterschied zwischen den CO_2-Emissionswerten bzw. Verbrauchswerten, die mit dem WLTP-Testverfahren ermittelt werden, und den CO_2-Emissionswerten bzw. Verbrauchswerten im Realbetrieb im Schnitt aus?

19. Wie hoch fällt bei Plug-in-Hybrid-Pkw nach Kenntnis der Bundesregierung der Unterschied zwischen den elektrischen Reichweiten, die mit dem WLTP-Testverfahren ermittelt werden, und elektrischen Reichweiten im Realbetrieb im Schnitt aus?

20. Wie hoch fällt bei Plug-in-Hybrid-Pkw nach Kenntnis der Bundesregierung der Unterschied zwischen den CO_2-Emissionswerten bzw. Verbrauchswerten im WLTP-Testverfahren im Gegensatz zum NEFZ-Testverfahren im Schnitt aus?

21. Wie hoch fällt bei Plug-in-Hybrid-Pkw nach Kenntnis der Bundesregierung der Unterschied zwischen den elektrischen Reichweiten im WLTP-Testverfahren im Gegensatz zum NEFZ-Testverfahren im Schnitt aus?

22. Sieht die Bundesregierung weiteren Anpassungsbedarf bei den Testverfahren zur Ermittlung der CO_2-Emissionswerte bzw. Verbrauchswerte sowie der elektrischen Reichweiten (bitte begründen)?

23. Spricht sich die Bundesregierung weiterhin dafür aus, im Typgenehmigungsverfahren Messverfahren zur Bestimmung der CO_2-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs unter realen Fahrbedingungen einzusetzen (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 17 bis 19 auf Bundestagsdrucksache 18/13619)?

24. Im Rahmen welcher europäischen Gesetzgebungsverfahren wird die Entwicklung und Einführung solcher Messverfahren derzeit diskutiert?

25. Welche eigenen Vorschläge hat die Bundesregierung zur Entwicklung und Einführung solcher Messverfahren auf europäischer Ebene eingebracht?

26. Wann wird die Bundesregierung die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung so novellieren, dass auf dem sogenannten Pkw-Label als Verbrauchswerte bzw. CO_2-Emissionswerte bei einem Neufahrzeug verpflichtend und ausschließlich die im WLTP-Testverfahren ermittelten Werte angegeben werden?

27. Auf welche Weise wird die Bundesregierung sicherstellen, dass auf diesem Pkw-Label die kombiniert gewichteten Werte für Plug-in-Hybrid-Pkw angegeben werden können (vgl. www.heise.de/autos/artikel/Plug-in-Hybrid-Verbrauchsermittlung-im-WLTP-4225028.html?seite=2)?

28. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung zu dem tatsächlichen Anteil elektrisch gefahrener Kilometer bei Plug-in-Hybrid-Pkw insgesamt und insbesondere bei solchen Plug-in-Hybrid-Pkw, die als Dienst- oder Mietwagen genutzt werden?

29. Welche Forschungsprojekte hat die Bundesregierung in Auftrag gegeben, um Erkenntnisse über die tatsächlich elektrisch gefahrenen Kilometer bei Plug-in-Hybrid-Pkw zu gewinnen, und welche anderen Instrumente, Verfahren und Methoden nutzt sie dafür?

30. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung zu den tatsächlichen CO_2-Emissionswerten bzw. Verbrauchswerten bei Plug-in-Hybrid-Pkw insgesamt und insbesondere bei solchen Plug-in-Hybrid-Pkw, die als Dienst- oder Mietwagen genutzt werden?

31. Welche Forschungsprojekte hat die Bundesregierung in Auftrag gegeben, um Erkenntnisse über die tatsächlichen CO_2-Emissionswerte bzw. Verbrauchswerte bei Plug-in-Hybrid-Pkw zu gewinnen, und welche anderen Instrumente, Verfahren und Methoden nutzt sie dafür?

32. Auf welche Weise stellt die Bundesregierung sicher, dass Plug-in-Hybrid-Pkw möglichst elektrisch gefahren werden?

33. Welche Plug-in-Hybrid-Pkw-Modelle mit mindestens einer Neuzulassung seit September 2018 erfüllen die Anforderungen an eine Bevorrechtigung im Sinne des § 3 Absatz 2 Satz 1 des Elektromobilitätsgesetzes (ein maximaler CO_2-Ausstoß von 50 Gramm pro Kilometer oder eine elektrische Mindestreichweite von 40 Kilometern; bitte unter Angabe der kumulierten Anzahl der Neuzulassungen, des CO_2-Emissionswerts und der elektrischen Reichweite pro Modell auflisten)?

34. Wie viele Plug-in-Hybrid-Pkw erfüllen derzeit die Anforderungen an eine Bevorrechtigung im Sinne des § 3 Absatz 2 Satz 1 des Elektromobilitätsgesetzes (ein maximaler CO_2-Ausstoß von 50 Gramm pro Kilometer oder eine elektrische Mindestreichweite von 40 Kilometern)?

35. Plant die Bundesregierung, bei einer Novellierung des Elektromobilitätsgesetzes die geforderte elektrische Mindestreichweite für Plug-in-Hybridfahrzeuge anzuheben, um Bevorrechtigungen in Anspruch nehmen zu können?

    Wenn ja, welche Anhebungen für welche Jahre plant die Bundesregierung?

    Wenn nein, warum nicht?

36. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung den Vorschlag im Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen, dass die Halbierung der Bemessungsgrundlage bei der Dienstwagenbesteuerung bei privater Nutzung eines Plug-in-Hybridfahrzeugs mit der Maßgabe verlängert wird, dass diese Fahrzeuge höhere elektrische Mindestreichweiten als im Elektromobilitätsgesetz gefordert aufweisen, insofern sie mehr als 50 Gramm CO_2 pro Kilometer ausstoßen?
37. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung insbesondere den Vorschlag im Referentenentwurf des Bundesfinanzministeriums, diese Mindestreichweite zwischen den Jahren 2022 und 2024 auf mindestens 60 Kilometer sowie zwischen den Jahren 2025 und 2030 auf mindestens 80 Kilometer anzuheben?
38. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung den Vorschlag im Referentenentwurf des Bundesfinanzministeriums, eine Sonderabschreibung für gewerblich genutzte Elektrolieferfahrzeuge einzuführen?
39. Aus welchem Grund ist im Referentenentwurf vorgesehen, diese Sonderabschreibung nur für Lieferfahrzeuge (Klassen N1 und N2 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von maximal 7,5 Tonnen) zu ermöglichen, wohingegen der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD diese Einschränkung nicht vorsieht (vgl. Koalitionsvertrag, S. 77)?
40. Wie viele Dienstfahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland zugelassen, und wie viele dieser Dienstfahrzeuge werden nach Kenntnis der Bundesregierung auch privat genutzt?
41. Wie viele Plug-in-Hybridfahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland als Dienstfahrzeuge zugelassen, und wie viele dieser Dienstfahrzeuge werden nach Kenntnis der Bundesregierung auch privat genutzt?
42. Wie viele rein batterieelektrische Fahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland als Dienstfahrzeuge zugelassen, und wie viele dieser Dienstfahrzeuge werden nach Kenntnis der Bundesregierung auch privat genutzt?
43. Inwiefern plant die Bundesregierung bei einer Verlängerung der Kaufprämie die Prämie für Plug-in-Hybridfahrzeuge zu streichen oder deutlich zu senken?
44. Wie viele Plug-in-Hybrid-Pkw mussten zwischenzeitlich oder dauerhaft von der „Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge“ gestrichen werden, da das WLTP-Testverfahren zu einem Anstieg der CO_2-Emissionswerte über den Schwellenwert von 50 Gramm pro Kilometer geführt hat?

Berlin, den 4. Juni 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333